SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 38 (170)

13 – 20 WRZEŚNIA 1949





ROZKAZ
MINISTRA
OBRONY NARODOWEJ
NA ŚWIĘTO
LOTNICTWA POLSKIEGO

W dniu dzisiejszym Wojsko Polskie wraz z najszerszymi masami narodu obchodzi doroczne Święto Lotnictwa.

Data ta zbiega się z rocznicą agresji hitlerowskiej na nasz kraj.

U źródeł klęski wrześniowej legła polityka obszarniczo-kapitalistyczna, oparta na wyzysku mas pracujących, na wrogości do Związku Radzieckiego i na wiązaniu się z hitlerowskimi Niemcami.

Rządy reakcyjne musiały w nieunikniony sposób doprowadzić do zastoju, upadku gospodarczego i sparaliżowania siły obronnej kraju.

Również lotnictwo sanacyjne podczas kampanii wrześniowej okazało się bezsilne, a lotnicy hitlerowscy mogli dowolnie niszczyć z powietrza naszą ludność, miasta i wsie.

Ale już w roku 1944 dzięki pomocy Związku Radzieckiego mogły ruszyć nowe jednostki Lotnictwa Polskiego do walki z lotnictwem najeźdźcy hitlerowskiego.

Obok żołnierza I Dywizji — bojownika o niepodległą Polskę Ludową, wystąpił lotnik polski, którego nauczycielami byli oficerowie lotnictwa radzieckiego, wsławieni ofiarną i bohaterską walką z hitleryzmem.

LOTNICY!

W walkach o wolność naszego kraju, przy wyzwoleniu Warszawy, w okresie walk o przełamanie Wału Pomorskiego, przy zdobywaniu Kołobrzegu i Berlina, współpracując z jednostkami lądowymi, wnieśliście zaszczytny wkład w nasz udział w zwycięstwie nad faszyzmem.

Droga, którą rozpoczęliśmy w Związku Radzieckim, gdzie tworzyły się pułki nowego Lotnictwa Polskiego, doprowadziła was do Berlina.

W okresie powojennym, dzięki trosce rządu Polski Ludowej, dzięki dalszej ciągłej pomocy naszego sprzymierzeńca — Związku Radzieckiego, który nam dostarczył nowoczesnego sprzętu i najlepszych swych instruktorów, oraz dzięki ofiarnej pracy oficerów, podoficerów i szeregowców Wojsk Lotniczych, jeszcze bardziej wzrosły i okrzepły szeregi naszego Lotnictwa.

Dziś nasze Lotnictwo stanowi siłę, jakiej nigdy w Polsce nie było.

Odrodzone Lotnictwo Polskie jest dzisiaj jedną z przodujących części Wojska Polski Ludowej, związanego nierozdzielnie z masami ludowymi.

LOTNICY!

Stojąc niezłomnie na straży powietrznych granic stanowicie wraz z całym Odrodzonym Wojskiem Polskim potężny czynnik obrony naszej niepodległości, pokoju, władzy ludu i zdobyczy społecznych demokracji ludowej.

Przez wytężoną pracę wyszkoleniową wzmacniacie siłę Polski i całego obozu pokoju, wolności i postępu.

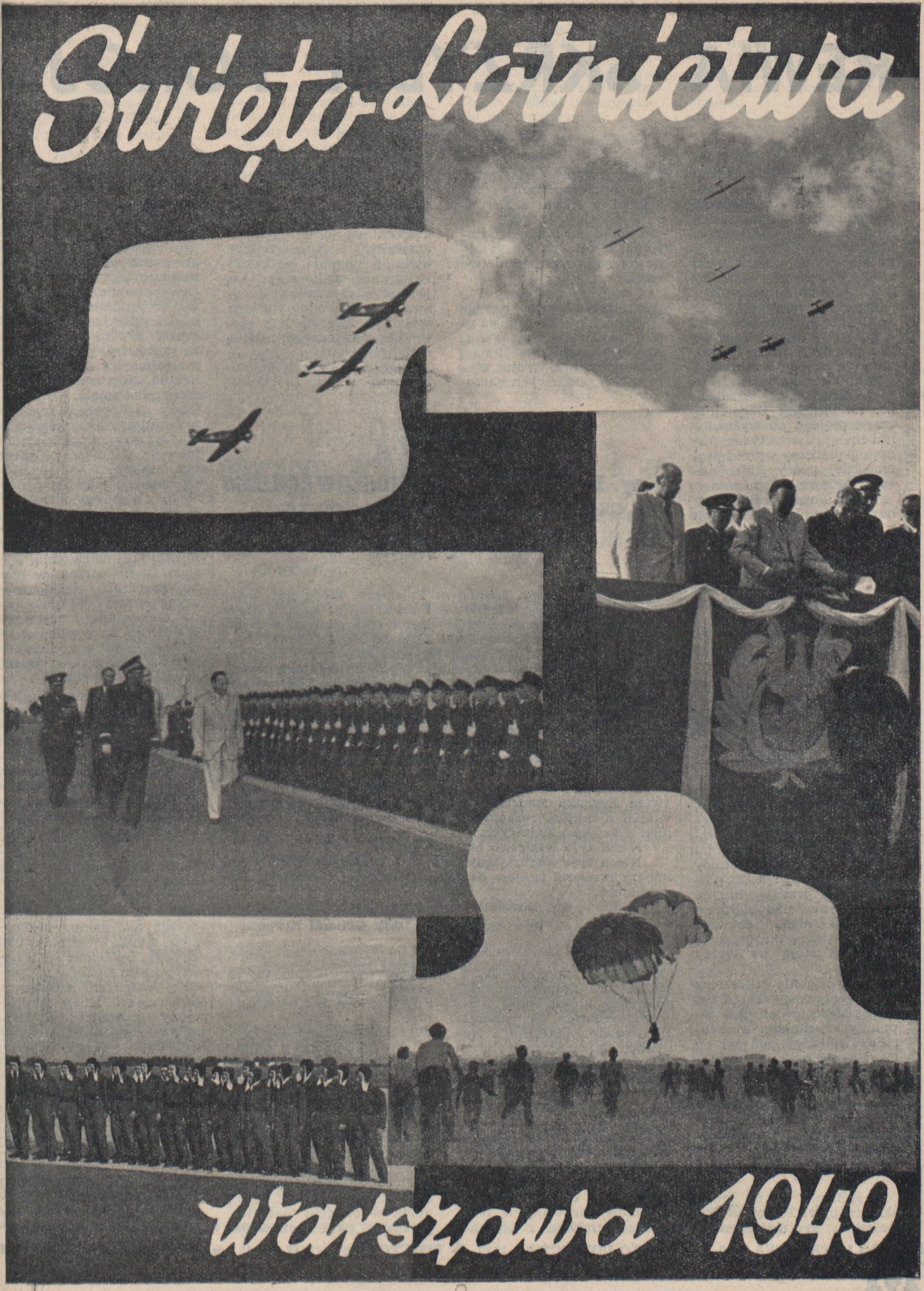
W codziennym swym trudzie bierzcie sobie jako wzór bohaterskich lotników radzieckich, ich heroizm podczas wojny i wspaniałe wyniki w powojennej pracy pokojowej.

W dniu Święta Lotnictwa życzę Wam, aby praca Wasza przyczyniła się do dalszej rozbudowy lotnictwa, pełniącego zaszczytną służbę w obronie pokoju, w utrwaleniu naszej niepodległości i wznoszeniu zrębów przyszłej socjalistycznej Polski.

Rozkaz odczytać w dniu Święta Lotnictwa we wszystkich jednostkach Wojsk Lotniczych.

I Wiceminister Obrony Narodowej
EDWARD OCHAB
generał brygady

Minister Obrony Narodowej
MICHAŁ ŻYMIERSKI
Marszałek Polski



Zdjęcia wykonali: Millak (3), Konieczny (3) — WAF

Montaż: W. Kalicki

REWIA SKRZYDEŁ POKOJU

JERZY KONIECZNY, ppor.

Cztery lata minęły od pierwszego Święta Lotnictwa, które oglądaliśmy w roku 1945 na polu mokotowskim w Warszawie. Wówczas, zaledwie cztery miesiące po zakończeniu wojny, defilowały eskadry Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, demonstrując w zwartych szykach swą siłę, a tysiące warszawiaków po raz pierwszy patrzyły bez lęku w niebo wypełnione sylwetkami samolotów.

W niedzielę 4 września br. na lotnisku Okęcie, w czasie piątego po wyzwoleniu Święta Lotnictwa z dumą oglądaliśmy wyniki pięcioletniej pracy ludzi naszego ludowego lotnictwa.

Pokazy akrobacji powietrznej, tak indywidualnej jak i grupowej upewniły nas o wielkich postępach lotników wojskowych w nauce pilotażu. Walka myśliwców, ataki szturmowców, naloty bombowców i desant spadochronowy pokazały nam, jak groźne potrafi być dla wroga nasze lotnictwo wojskowe.

Osiągnięcia lotnictwa sportowego, — jego prężność i szybki rozwój — znalazły swój wyraz w akrobacji na maszynach sportowych, szybowcach i pokazach modelarskich.

W niedzielę 4 września br. nie tylko w Warszawie, ale równocześnie w 18 większych miastach Polski rozlegał się szum skrzydeł i warkot silników. Lotnicy polscy na swój sposób głosili ludowi pracującemu, że pełniąc straż nad błękitem polskiego nieba, czuwają nad ich pracą dla lepszego jutra, że stoją na straży pokoju.

Dziś, podobnie jak cztery lata temu, wszystkie drogi prowadzące na lotnisko zapełniły się tłumem warszawiaków, który podążył na Okęcie, by oglądać wspaniałe pokazy lotnicze, by oklaskiwać swych ulubieńców — pilotów ludowego lotnictwa. Warszawa przeżywała w tym dniu znów wielki dzień.

* * *

O godzinie 15 na lotnisko przybywa Prezydent RP Bolesław Bierut, Premier Cyrankiewicz, Marszałek Żymierski oraz liczni przedstawiciele Rządu i Korpusu Dyplomatycznego.

Przegląd pięcioletniego dorobku Lotnictwa Polski Ludowej rozpoczyna lotnictwo wojskowe.

Jak błyskawica przecina powietrze Jak-9. Tuż za nim nadlatują trzy PO-2. Na wysokości około 70 metrów przelatują wzdłuż trybun. Na „poczciwych Kukuruźniakach“ znajdują się 3 flagi. Na fladze samolotu dowódcy klucza, ppor. Lewandowskiego — portret Prezydenta Bieruta. Na dwóch bocznych maszynach pilotowanych przez por. Korzeniowskiego i por. Sierocińskiego — flagi państwowe.

Tymczasem od strony Warszawy na wysokości około 600 m nadlatuje drugi klucz „Kukuruźniaków“. Tuż przed trybuną od samolotów odrywają się trzy czarne punkciki i błyskawicznie lecą ku ziemi. Pięć... dziesięć... piętnaście sekund. Nagle na tle nieba wykwitają trzy różnokolorowe kwadratowe czasze spadochronów. Niczym bukiet kwiatów opadają ku ziemi. PO-2 nie zadowalają się jednak wyrzuceniem skoczków i bezpośrednio po tym wykonują kolejno trzy pętle bez powtórnego zejścia nad lotnisko.

Burzą oklasków wita publiczność trzech skoczków, którzy meldują się przed główną trybuną i wręczają Prezydentowi bukiet kwiatów.

Tymczasem nad lotnisko od strony północnej nadlatują „Iły“ z ubezpieczeniem 2 myśliwców. Szturmowce imitują pracę nad celem. Ciężkie opancerzone maszyny przecinają rykiem silników powietrze, spadają błyskawicznie ku ziemi, strzelają potem w górę, jakby nie czuły wielotonowego ciężaru. Przy odejściu szturmowców od celu nadlatuje druga para myśliwców i imituje zestrzelenie szturmowca. Pokaz szturmowców Iliuszyna trwa zaledwie 10 minut, ale wrażenie jest ogromne. Mistrzowskie opanowanie pilotażu przez naszych lotników wojskowych wprowadza w zachwyt publiczność. Zupełnie zrozumiałe. Pokaz prowadzi kpt. Janusz, którego grupa została wyróżniona za wzorowy pilotaż. Leci z nim między innymi i por. Sekuła. Nikt nie zdążył jeszcze ochłonąć z wrażenia, kiedy tuż przed trybuną przelatuje w locie koszącym nowoczesny samolot szturmowy, pilotowany przez kpt. Malinina — instruktora, znanego pilota szturmowego z walk w okresie ostatniej wojny w Pierwszej Mieszanej Dywizji Lotniczej. Niczym myśliwiec nurkuje tuż nad ziemią, wysoko świecą strzela w niebo, przerzuca ciężką maszynę przez skrzydło i... na maksymalnej szybkości przelatuje na wysokości około 40 m tuż przed trybunami i znowu w jednej chwili leci pod chmury.

Ten typ szturmowca oglądamy na pokazach w tym roku po raz pierwszy. Ta szybka, zwrotna i zarazem ciężka maszyna wprowadziła wszystkich w zachwyt. Nasze lotnictwo wojskowe dysponuje doskonałym i nowoczesnym sprzętem.

Nad lotnisko nadlatuje teraz klucz samolotów myśliwskich. Następuje pokaz pilotażu grupowego. Trójka myśliwców przecina niebo pętlami i beczkami. Nurkują tuż nad ziemią i z rykiem silników strzelają pod chmury, by zwalić się z powrotem ku ziemi w najbardziej zawiłych skrętach i przewrotach. Klucz akrobacyjny prowadzi płk. Bystrow — wybitny instruktor myśliwski. Wśród wychowanków, którzy wraz z nim lecą, znajduje się por. Wiącek — wychowanek OSL. Wspaniale latają młodzi piloci naszego ludowego lotnictwa. Teraz następuje pokaz pilotażu indywidualnego samolotu Jak-9. Trudno opisać, co ta maszyna wyprawia pod wprawną ręką pilota ppłk. Gaszyna. Niesposób uchwycić wszy-

DEPESZA
D-cy LOTNICTWA CZECHOSŁOWACKIEGO
Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA POLSKIEGO

Dowódca Wojsk Lotniczych
Gen. bryg. Romeyko
Warszawa

Z okazji Święta Lotnictwa Polskiego, które jest także świętem i dla naszych jednostek lotniczych, dziękujemy Wam najserdeczniej za pomoc, której żeście nam udzielili w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej u boku Związku Radzieckiego.

Cieszymy się z osiągnięć Waszego lotnictwa i życzymy Wam, aby Wasze wysiłki, zmierzające do osiągnięcia wzoru Sokołów Stalinowskich spotkały się z całkowitym powodzeniem.

Wiemy, że polskie masy pracujące, podobnie jak masy pracujące naszych narodów dobrze rozumieją znaczenie lotnictwa dla obrony ustroju ludowo-demokratycznego i zakładają fundamenty dla jego materialnego rozwoju i najlepszego technicznego wyposażenia.

Wierzymy, że razem z Waszym lotnictwem oraz lotnictwem Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, wespół z innymi rodzajami broni naszych armii obronimy plon pracy mas ludowych.

Niech żyje lotnictwo bratniej Polski!

Niech żyje nierozłączny sojusz i braterska współpraca między armiami krajów demokracji ludowej i Związku Radzieckiego.

Dowódca Lotnictwa Czechosłowackiego
(—) Alois WICHEREK, Generał Korpusu

stkich momentów, tym trudniej zanotować.

Był to najwspanialszy pokaz akrobacji, jaki Warszawiacy oglądali tego dnia. Tylko pilot najwyższej klasy mógł je wykonać tak doskonale i z taką brawurą.

Gdy „Jak" znika na horyzoncie, nad lotnisko nadlatuje klucz „Peszek". Wykonują imitację bombardowania kluczem i pojedynczo z lotu nurkowego. Nieomal spod chmur pikują pod ostrym kątem ku ziemi, by poderwać ciężkie maszyny i znowu nabrać wysokości do nowego ataku. Dowódca klucza jest por. pil. Ostrowski z por. obs. Zyziakiem. Dwie dalsze maszyny pilotuje por. Gotowicki i por. Mataczun.

Jeszcze wszyscy patrzą za „Peszkami", które odlatują w stronę widocznego z dala masztu radiostacji raszyńskiej, kiedy nad lotnisko nadlatuje Ut-2. Tuż przed trybunami odrywa się od niego mały czarny punkcik i bezwładnie koziołkuje w powietrzu. Skoczek spada coraz niżej. Wśród publiczności poruszenie! Czyżby spadochron zawiódł? Nie. Jest to skok z 19 sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu. Brawurowy skok polskiego lotnika. Ileż trzeba mieć zimnej krwi i opanowania, żeby lecąc w dół w odpowiednim momencie pociągnąć rączkę spadochronu. Otrzymał też zasłużone brawa.

Teraz nad lotniskiem pojawia się klucz samolotów szkolno-treningowych Ut-2. Lecą równo, skrzydło w skrzydło. Wykonują zespołową akrobację, nie zmieniając ani na moment szyku klucza, ani odległości. Beczka, looping, skręt w lewo — w prawo, pętla, przewrót, ranwers — skrzydło w skrzydło tak jak gdyby byli związani. Ciasny krąg w lewo, w prawo — beczka pojedyncza, trzy razy pętla — skręty jak jedna maszyna.

Niezwykle trudną akrobację zespołową wykonują: kpt. Kordus, por. Sosnowska, por. Kopacz — młodzi, lecz doświadczeni piloci — wychowawcy naszych kadr lotniczych. Tak mistrzowsko opanowali figury wyższego pilotażu nasi piloci wojskowi, którzy nieustannie pracując nad podnoszeniem swych kwalifikacji lotniczych, stają się chlubą i dumą naszego lotnictwa.

Maszyny odchodzą na południe. Ze strony północnej nadlatuje tymczasem nowa maszyna. Wszystkim wydaje się, że leci zbyt wolno. To C-47 — samolot transportowy. Gdy zbliża się nad trybuny wyskakuje z niego jeden po drugim 26 spadochroniarzy. Nad lotniskiem zakwitają różnokolorowe okrągłe czasze spadochronów, które powoli opadają ku ziemi. Fotoreporterzy nie próżnują. Pstrykają aparaty. Piękny i wspaniały widok uwieczniają na kliszach, by mogła go zobaczyć, (chociaż na zdjęciu) ludność całej Polski. Po chwili, dowódca grupy desantowej, kpt. Litwiński, wśród oklasków tysiącznych rzesz ludności, składa najwyższemu zwierzchnikowi sił zbrojnych Prezydentowi Bolesławowi Bierutowi meldunek o wykonaniu zadania. Mjr. Wilczuk — as frontowy pułku nocnych bombowców „Kraków" daje teraz pokaz pilotażu na samolocie PO-2.

Pokaz lotnictwa wojskowego skończony. Głos ma teraz małe lotnictwo. Jeden po drugim wychodzą modele w powietrze. Jedne trzymają się dłużej, inne lecą szybko do ziemi. „Parasol" — Niestoja wzbił się dosyć wysoko. Dotrzymał mu również towarzystwa bezogonowiec Komudy. Inne latały z mniejszym lub większym powodzeniem. Straszył publiczność swym warkotem również odrzutowiec, ale nie wystartował.

Pozazdrościły widocznie lotu modelom bociany, gdyż krążyły wysoko nad wschodnim skrajem lotniska. Speszyły się dopiero przelotem nad lotniskiem 3 „Szpaków-4T", które otworzyły pokaz lotnictwa sportowego.

Tuż za nimi od strony Warszawy nad trybunę nadleciały 2 „Sępy" i „Mucha" na holu, by zniknąć za chwilę z oczu publiczności. Uwagę widzów przykuwa jednak „Zuch-1", na którym pilot Pełka popisuje się wspaniałą akrobacją. Beczki, pętle, długie loty plecowe i inne ewolucje wywołują głośny zachwyt. Po chwili nad lotnisko nadlatuje młodszy brat „Zucha" — „Junak", na którym popisuje się pil. Szymankiewicz.

Nasi piloci sportowi zdali wielki egzamin ze swej sprawności pilotażowej. Takich ewolucji na tych maszynach nikt na zeszłorocznym Święcie Lotnictwa nie widział.

Nagle... na tle nieba, na dość dużej wysokości, pojawia się maszyna o osobliwym wyglądzie, której silnik huczy niczym u myśliwca.

To „Pegaz" — niedawno oblatany motoszybowiec z silnikiem krajowej konstrukcji „Gad". Zresztą prawie wszyscy widzowie znali „Pegaza" z zeszłego roku, tylko... tylko w ubiegłym roku na wystawie, gdyż nie był ukończony, a dziś — „Pegaz" pilotowany przez inż. Żurakowskiego lata wspaniale. Wykonuje korkociąg, pętle — serię pętli. Zniża się — oczom zdumionej publiczności pilot wyciąga ręce. „Pegaz" leci sam przy wyłączonym silniku. Największą sensację wzbudza jednak „Kaczka", pilotowana przez Mynarskiego. Mimo dość szczegółowych objaśnień przez megafon, widzowie nie prędko mogą wytłumaczyć sobie dlaczego szybowiec ten lata „tyłem do przodu". Dyskutowali nad tym jeszcze długo w czasie drogi powrotnej z lotniska. Najwieksze wątpliwości mieli jednak najmłodsi, którym w żaden sposób nie chciało się to w głowie pomieścić.

Niespodziewanie nad głowami widzów pojawiają się teraz trzy szybowce: 2 „Sępy" (piloci Zientek i Adamski) i „Mucha" (Figwer), które demonstrują wspaniałe ewolucje. Po wiązance akrobacji, szybowce niczym myśliwce przechodzą nad publicznością i lądują przed główną trybuną, co czyni również i „Kaczka". Wszyscy również mają możność zobaczyć najnowszy samolot komunikacyjny PLL „Lot" IŁ-12 zakupiony w Związku Radzieckim, który przelatuje przed trybunami, demonstrując start, lot na jednym i dwu silnikach i lądowanie.

Była godzina 17 kiedy pokazy zostały zakończone. Niechętnie opuszczała publiczność lotnisko. Ciekawsi poszli oglądać jeszcze „Sępy", „Muchę" no i przede wszystkim „Kaczkę".

Święto Lotnictwa stało się świętem nie tylko lotników — brały w nim udział tysiączne rzesze mieszkańców Stolicy, demonstrując w dziesiątą rocznicę napadu hitlerowskiego na Polskę niezłomną wolę obrony pokoju.

DEPESZA

DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH R. P.

Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA CZECHOSŁOWACKIEGO

Dowódca Lotnictwa Czechosłowackiej Republiki
Gen. Korpusu, Alois Wicherek

Praha

Z okazji naszego wspólnego Święta Lotnictwa pozwalam sobie przesłać w imieniu podległego mi składu osobowego i swoim własnym dla całego Lotnictwa Czechosłowackiego i Jego Dowódcy braterskie pozdrowienia.

Cieszymy się z osiągnięć Lotnictwa bratniego narodu czechosłowackiego. Są one ważkim czynnikiem również naszej siły i naszego bezpieczeństwa. Budowane na wzór Sił Powietrznych Związku Radzieckiego, Lotnictwo Czechosłowackie stanowi coraz potężniejszy oręż obronny bratniej Republiki i wszystkich krajów Demokracji Ludowej.

Życzymy wszystkim lotnikom czechosłowackim, aby wysiłki ich w doskonaleniu swego wyszkolenia uwieńczone zostały pełnym sukcesem ku chwale ludu.

W nierozłącznym sojuszu ze Związkiem Radzieckim i krajami Demokracji Ludowej, wiernie stojąc na straży pokoju, obronimy masy pracujące przed zakusami imperialistycznymi.

Niech żyje bratnie Lotnictwo Czechosłowackie.

Dowódca Wojsk Lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej
(—(Aleksander ROMEYKO, Gen. bryg.

KONGRES BOJOWNIKÓW POKOJU

W sali Politechniki Warszawskiej obradowali delegaci 400 tys. bojowników o wolność i niepodległość Polski. Zebrali się przedstawiciele walk z caratem, bojownicy walk z faszyzmem na ziemi hiszpańskiej, żołnierze wszystkich frontów walk o niepodległość naszej Ojczyzny, męczennicy hitlerowskich więzień i obozów koncentracyjnych, bohaterowie partyzantki Gwardii Ludowej, Armii Ludowej, szeregowi żołnierze Armii Krajowej, którzy wbrew zakazom dowództwa podjęli walkę z okupantem, żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego, byli żołnierze I i II Armii, weterani walk rewolucyjnych w roku 1905, uczestnicy strajków i demonstracji robotniczych, uczestnicy Powstań: Wielkopolskiego i Śląskich, więźniowie reżymu sanacyjnego, żołnierze, którzy dziesięć lat temu bronili Polski przed agresją hitlerowską, robotnicy, profesorowie, lekarze i księża. Na zjazd przybyli przedstawiciele Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Bułgarii, Rumunii, Węgier, Francji, Demokratycznej Grecji, Republikańskiej Hiszpanii, Włoch, Belgii, Holandii, Austrii, Danii, emigranci jugosłowiańscy i delegaci demokratycznych Niemiec.

Zebrali się poto, aby połączyć swoje organizacje, aby zacieśnić front bojowników walki o niepodległość Polski — walki o trwały pokój.

Pomimo różnicy poglądów politycznych nie dzieliła ich nawet najmniejsza różnica w poglądzie na sprawę pokoju. Dali temu wyraz wszyscy mówcy od komunisty — przodownika w walce z najeźdźcą hitlerowskim i rodzimym faszyzmem do księdza-patrioty.

Ksiądz Pasternak między innymi powiedział: „Żadna siła, żadna moc nie postawi nas, czujących po katolicku i po polsku, poza nawiasem nurtu pokoju, jaki panuje w naszym polskim społeczeństwie".

W czasie obrad płomienne przemówienie wygłosił słynny lotnik francuski, pułkownik Manhes, członek francuskiego ruchu oporu. Powiedział on: „Ci, którzy mają w swych ciałach odłamki pocisków tylu wojen — nigdy nie zgodzą się na wprzęganie ich w służbę imperializmu. Lud Francji nigdy nie wystąpi przeciwko bohaterom Stalingradu. Francuski lud i francuski rząd to dwie zupełnie różne sprawy".

Kongres zademonstrował, że uczestnicy walk o wolność i demokrację są wierni ideałom, które przyświecały wielkim bojownikom o Polskę Sprawiedliwości Społecznej.

EKRA

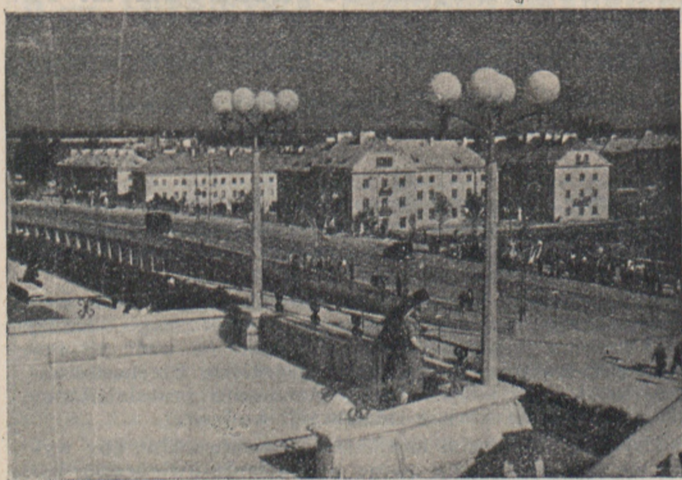
BUDUJEMY... POKÓJ

Pięć lat temu po silnym przygotowaniu artyleryjskim, oddziały Armii Radzieckiej i walczącej przy jej boku Dywizji Kościuszkowskiej rozpoczęły natarcie na Pragę.

Przy wydatnej pomocy I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" oraz Pułku Bombowców Nocnych „Kraków" piechota nasza po czterech dniach krwawych i zaciekłych bojów dotarła do Wisły. Praga była wolna. A tymczasem, na drugim brzegu Wisły, w ogniu beznadziejnej walki, wzniecowej bezmyślnie przez „polityków" ówczesnego rządu londyńskiego — powstanie chyliło się ku upadkowi. Pożary, łuny, ruiny i zgliszcza — oto obraz jaki widzieli wówczas Kościuszkowcy z prawego brzegu Wisły.

O szturmie Warszawy nie można było myśleć. Mosty były wysadzone. Armia Radziecka, a wraz z nią I Armia W.P. dotarły do Wisły po dwumiesięcznej prawie ofensywie. Trzeba było przeprowadzić przegrupowanie, uzupełnić amunicję i sprzęt, podwieźć zapasy. Kosztem ogromnych ofiar, dzięki niesłychanemu bohaterstwu żołnierza I Armii i powstańców udało się jedynie utrzymać przez 8 dni przyczółek Czerniakowski. Tysiącom ludzi uratowano życie, lecz miasta nie można było uratować.

17 stycznia 1945 r. ruszyła potężna, wspaniale przygotowana ofensywa. Żołnierz I Armii oczyścił od okupanta gruzy Stolicy i przyniósł wraz z żołnierzem radzieckim wolność dla reszty kraju. Wspominając o wyzwoleniu Pragi, przypominamy sobie wezwania, które szły stamtąd na cały kraj, że Warszawa, nasza ukochana Stolica będzie odbudowana. Mało kto wówczas wierzył, że za pięć lat miasto to tętnić będzie życiem, że odbudowane będą mosty, że powstanie trasa W-Z.



Fragment trasy W—Z z widokiem na odbudowany Mariensztatt

Foto: WAF

Wspominając również o wyzwoleniu Pragi, przypominamy sobie braterską pomoc udzieloną Warszawie przez Związek Radziecki. Pomoc ta trwała bezustannie.

Dziś Warszawa — miasto rusztowań, płonące czerwienią cegieł, pnących się w górę murów — żyje. Wykazuje hart, żywotność i energię twórczą, jakiej nigdy przed tym nie znały jej dzieje. „Odbudowa i rozbudowa Warszawy i innych miast i osiedli naszego kraju — powiedział Prezydent Bolesław Bierut na Konferencji Stołecznej organizacji PZPR w lipcu br. — jest naszym wkładem pokojowego dzieła, do wydobycia wartości naszej kultury narodowej i ich największego rozkwitu prześcigającego wszystkie nasze osiągnięcia...".

Jakże pięknie wyraził to w swoich słowach Prezydent Bolesław Bierut. Odbudowa Warszawy jest jednym z odcinków walki o pokój. Wkładając swój wysiłek w pokojową odbudowę i usunięcie straszliwych ran wojennych, przeciwstawiamy się wszelkim próbom wzniecenia nowej awantury wojennej.

Na progu nowego roku szkolnego zastała młodzież Stolicy nowe szkoły, odremontowane klasy, miliony nowych podręczników szkolnych. Rosną szybko nowe osiedla robotnicze, powstają nowe ulice, nowe arterie komunikacyjne. Warszawa z każdym dniem zmienia swe oblicze. Z każdym dniem Stolica staje się miastem radosnej pracy, pracy dla lepszego jutra, dla szczęśliwej przyszłości, w której młodzież będzie mogła się swobodnie uczyć, w której wszyscy ludzie pracować i żyć będą pełnią kulturalnego życia.

Z każdym dniem wyłania się przed naszymi oczyma jeszcze piękniejsza niż była — Stolica — miasto-ogród, miasto pracy socjalistycznej.

Rok-rocznie wrzesień jest miesiącem odbudowy Warszawy. Nic też dziwnego, że i w tym roku codziennie tysiące chłopców i dziewcząt — modelarzy i szybowników, uczniów szkół podstawowych i junaków „SP" bierze udział przy odgruzowaniu Warszawy.

Wiedzą oni bowiem, że każda nowa cegła, każdy wywieziony samochód gruzu, każdy oczyszczony metr kwadratowy przestrzeni, to cegiełka w odbudowie Warszawy przyszłości, w budowie lepszego jaśniejszego życia — dla pokoju. W tej twórczej pracy rosną co dzień siły obozu wolności i pokoju — silnej, zamożnej, szczęśliwej, socjalistycznej Polski.

ZENIT

JAK ZOSTAĆ INSTRUKTOREM SZYBOWCOWYM

W roku bieżącym PO „Służba Polsce" rozpoczyna przyjęcia do Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych PO „Służba Polsce".

Kandydaci powinni składać podania o przyjęcie do Wojewódzkich Komend PO „Służba Polsce".

Wymagany wiek — ukończone 18 a nie przekroczone 25 lat życia, wykształcenie ogólne: minimum 4 kl. gimnazjum, ukończony kurs szybowcowy III stopnia z wynikiem dobrym, w wyjątkowych wypadkach II stopień z wynikiem b. dobrym oraz dobry stan zdrowia, odpowiadający warunkom służby w lotnictwie (absolwenci kursu szybowcowego III st. składają odpis świadectwa Centralnego Instytutu Badań Lotniczo-Lekarskich, absolwenci kursu szybowcowego II st. — odpis Orzeczenia Lotniczo-Lekarskiego).

Do podania o przyjęcie należy załączyć: własnoręcznie napisany życiorys odpis świadectwa szkolnego, dokument z posiadanego przeszkolenia lotniczego, opinię z organizacji partyjnej lub ZMP, odpis świadectwa lekarskiego (CIBLL lub Komisji Lotniczo-Lekarskiej Komendy Wojewódzkiej SP) oraz zobowiązanie do pracy w SP wg wzoru z Komendy Wojewódzkiej SP.

Zakwalifikowani kandydaci zostaną powołani przed Komisję Mandatowo - Lekarską w Warszawie, o czym zostaną powiadomieni.

Kandydatom, wezwanym przed Komisję Mandatowo-Lekarską, Komendy Wojew. SP wydadzą karty powołania i zlecenia na kredytowany przejazd oraz karty podróży.

Kandydaci, przyjęci do Szkoły, otrzymają na miejscu bezpłatne zakwaterowanie, wyżywienie i umundurowanie.

Absolwenci Szkoły pozostaną w SP jako płatni praktykanci, a po rocznej praktyce z wynikiem dodatnim zostaną zaangażowani w VIII gr. uposażenia zgodnie z zobowiązaniem i umową na stanowiska instruktorów szybowcowych. Absolwenci Szkoły zobowiązani są do pracy w SP minimum przez okres 2 lat.

PROMOCJA

Na udekorowanym biało-czerwonymi flagami lotnisku Oficerskiej Szkoły Lotnictwa odbywa się uroczysta promocja nowych oficerów.

Jest 2 września 1949 r. Dziesięć lat temu, na tym samym lotnisku dopalały się szczątki samolotów i dymiły rozorane po fundamenty, zmiażdżone potworną siłą eksplodujących bomb hangary, budynki koszar i gmachy sal wykładowych.

Dziś, wszystko wygląda inaczej. Tam, gdzie 10 lat temu spadły pierwsze bomby niemieckie, dwa miesiące temu rozpoczęto budowę gmachów szkolnych. Budowa postępuje niezwykle szybko naprzód.

Komendant Szkoły odczytuje rozkaz nominacyjny, nadający stopnie oficerskie kilkudziesięciu absolwentom Oficerskiej Szkoły Lotnictwa...

..., ppor. Miodoński, ppor. Radłowski, ppor. Dobrzaniecki i ppor. Maciejczyk ukończyli szkołę z wynikiem celującym..."

Symboliczne dotknięcie buławą Marszałka Polski w ramię podchorążego oznacza, że Wojskom Lotniczym Polski Ludowej przybył nowy pilot myśliwski, szturmowy lub bombowy.

Równocześnie nominację na chorążych rezerwy lotnictwa otrzymują z rąk Ministra Obrony Narodowej absolwenci kursu podchorążych rezerwy. Najlepszą lokatę w grupie rezerwy otrzymał chor. rezerwy, Dudek.

Po promocji Marszałek Żymierski wręcza najlepszym absolwentom Szkoły cenne upominki, po czym wygłasza przemówienie.

„Nasze lotnictwo — powiedział między innymi Minister Obrony Narodowej, Marszałek Żymierski — zaopatrzone jest dzisiaj w nowoczesny sprzęt i posiada dobrze wyszkolone kadry pilotów i mechaników synów robotników i chłopów, głęboko związanych z Polską Ludową, bojowników o nowe, lepsze życie naszego kraju — o socjalizm...

...Polska Ludowa na nowej drodze Waszego życia oczekuje od Was szczerej pracy i szczególnego wysiłku...

...Pogłębiając więź, łączącą Wojsko Polskie z masami pracującymi, winniście pamiętać, że stojąc dziś niezłomnie na straży granic powietrznych, na straży pokoju stanowicie wraz z całym Odrodzonym Wojskiem Polskim potężny czynnik obrony naszej niepodległości przeciwko próbom agresji imperialistów anglosaskich i poważne ogniwo światowego frontu pokoju, wolności i postępu..."

Po przemówieniu Marszałka Polski odbyła się defilada. Już w nowych, galowych mundurach, ze złotymi galonami na rękawach i czapkach, ze złotymi odznakami pilotów i obserwatorów, które absolwentom Szkoły wręczył Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. Romeyko — defilują młodzi oficerowie przed Ministrem Obrony Narodowej. Za nimi — nowomianowani chorążowie rezerwy lotnictwa, a dalej podchorążowie młodszych roczników. Setki stalowych mundurów lotniczych. Długo niemilknące brawa.

Święto promocji kończy wspólny żołnierski obiad w pięknej sali Klubu Oficerskiego OSL, na którym są obecni: Minister Obrony Narodowej i Dowódca Wojsk Lotniczych. Młodzi nowopromowani oficerowie, radośni, pełni zapału i energii wiwatują na cześć zwycięstwa pokoju. Długo, długo pozostanie dzień ten w sercach wychowanków OSL-u. Na pewno już wkrótce szereg nazwisk spośród tych najmłodszych uzupełni listę przodujących lotników Polski Ludowej.

(kon)

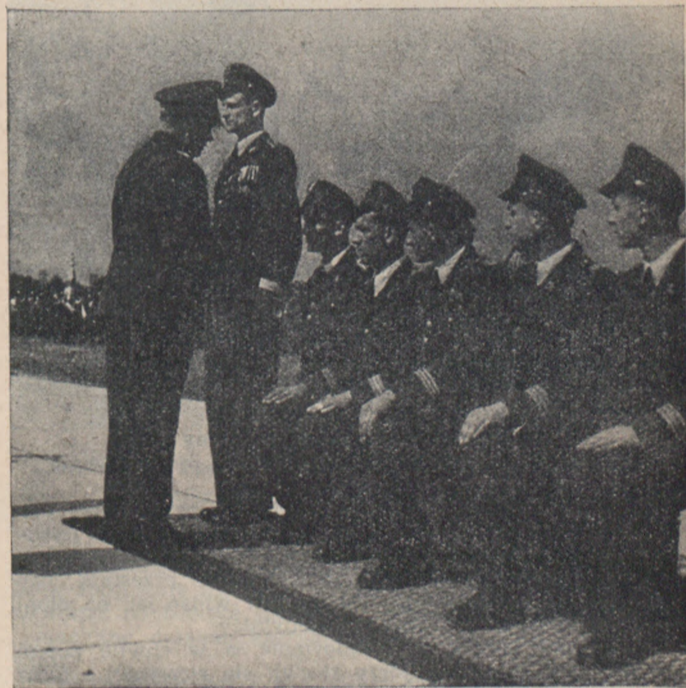
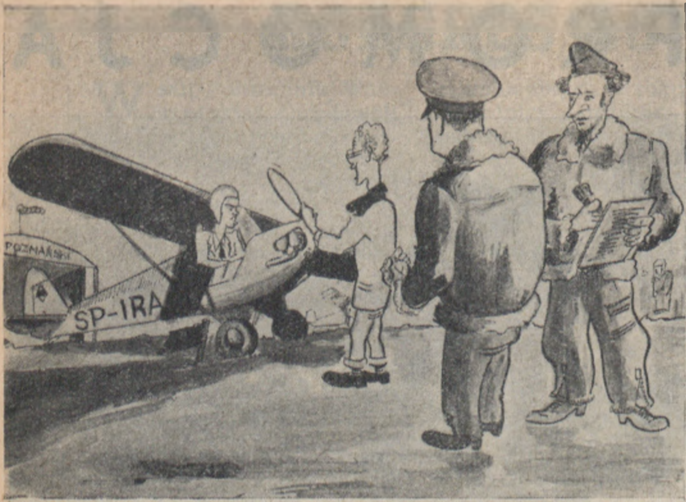


Foto: WAF (2)



NA TRASIE 700 KILOMETRÓW

W WALCE O



...benzyna otwarta, wyłączony, pełny gaz...

Za półtorej minuty lotnisko — rzucił mi przez ramię Jurek pakując do teczki swoje mapy, linijki, suwaki nawigacyjne i inne cudeńka, które stanowią wyposażenie nawigatora szanującej się załogi samolotu, a które przestają być użyteczne, gdy z wysokości 300 metrów widać jak na dłoni Poznań a przed nim lotnisko w Kobylnicy.

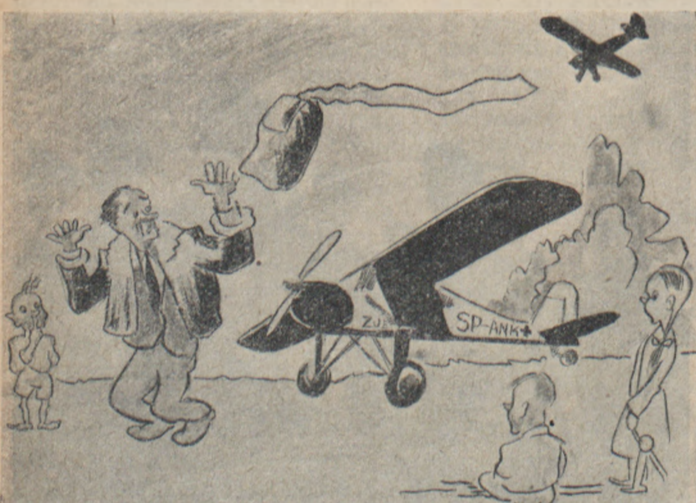
Krąg nad lotniskiem i lądowanie, a w chwilę potem ściskanie rąk kolegów, którzy zlecieli się wcześniej i teraz owacyjnie witają każdą nowo nadlatującą maszynę. Sami znajomi. Ten z szybowiska, tamten ze Zlotu Gwiaździstego w Warszawie, jeszcze inny z kursu akrobacji w Olsztynie, wszyscy młodzi, roześmiani, zadowoleni, że wreszcie filutpogoda raczyła zezwolić na zrealizowanie, z taką niecierpliwością i podnieceniem oczekiwanych, X Krajowych Zawodów Lotniczych.

Zabieramy się do zakotwiczenia samolotów, uzupełnienia paliwa w zbiornikach i przygotowania maszyn do próby technicznej. Wkrótce 16 „Piperków" stoi w wyrównanym szeregu, jak na wystawie, a kierownictwo zawodów wzywa nas na pierwszą odprawę, na której losujemy kolejność startów i załatwiamy ostatnie formalności.

Po odprawie wyjazd samochodem do Poznania na obiad, a o godzinie 18.00 znów na lotnisku, gdzie kpt. Dembowski — Kierownik Zawodów, otwiera w imieniu Aeroklubu Rzeczypospolitej i Departamentu Lotnictwa Cywilnego X Krajowe Zawody Lotnicze.

Bezpośrednio po otwarciu komisja techniczna dokonuje przeglądu samolotów. Zaglądają do silników, badają skrupulatnie stan każdego płatowca, sprawdzają zakotwiczenie i wyposażenie maszyn i w ogóle robią całą masę rzeczy, które przyprawiają nasze serca o drżenie, bo przecież gra toczy się już o punkty, które mogą zaważyć na końcowym wyniku.

...pika na samolot i meldunek spada wprost w ręce pilota-lisa...



Po przeglądzie próba rozruchu silnika.

— Benzyna otwarta, wyłączony, pełny gaz!

Trzy zastrzyki!

— Mały gaz!

— Kontakt!

Sakramentalne komendy, po których następuje warkot silnika, odzywają się kolejno przy każdym samolocie, a komisarze sportowi mierzą czas rozruchu, oceniają jego prawidłowość i oczywiście punktują.

Dnia 20 sierpnia godzina 6.00. Jesteśmy już na nogach. Śniadanie, przejazd na lotniska, krótka odprawa przed startem i o godzinie 8.00 pierwszy samolot odrywa się od ziemi biorąc kurs na południe. W odstępach 10-minutowych startują następne. Nasz „SP-AIR" kołuje jako dwunasty. Na starcie czeka jeszcze parę minut na wyznaczoną godzinę odlotu i wreszcie komisarz sportowy podaje nam kopertę, a równocześnie biała chorągiewka w ręku startera nakazuje start. W czasie kiedy nad lotniskiem nabieram wysokości, zataczając przepisowe okrążenie, mój towarzysz — Jurek Kołodziejczyk nanosi na mapę otrzymany w kopercie kurs i odległość do punktu, w którym mamy odnaleźć zamaskowany samolot i zrzucić meldunek. Skupiona twarz kolegi trzyma mnie w napięciu do chwili, kiedy otrzymuję mapę z wykreślonym kursem.



...działająca sprawnie komisja sportowa...

— Wiążę ostatni zakręt nad znakiem startowym, porównuję z mapą charakterystyczne punkty w terenie i rozpoczynam lot po trasie.

Idziemy po trasie jak po sznurku, ale zaczyna nas niepokoić widoczna przed nami ulewa. Na krótko przed dojściem do oznaczonego punktu wchodzimy w rzęsisty deszcz. Obniżamy lot i z wysokości 100 metrów ledwie że rozróżniamy teren.

Mijamy wreszcie złośliwą chmurę, wspinamy się znów trochę wyżej i w dobrej już widoczności odnajdujemy swoje położenie na mapie. Układ polnych dróg pod nami utwierdza nas w przekonaniu, że jesteśmy nad szukanym miejscem.

Rozpoczynam krążenie. Jurek obserwuje w prawo, ja w lewo. Jeden krąg... drugi szerszy... trzeci... czwarty... Mija 5 minut, mija 10... mija 15,.. wzrok wytężony do bólu, teren przejrzany, że szpilkę dojrzelibyśmy, a samolotu nie ma. Regulamin mówi, że samolot może być ukryty w promieniu trzech kilometrów od podanego punktu, latamy już po promieniu co najmniej 5-kilometrowym, trudno się więc dziwić, że jesteśmy bliscy rozpaczy. W kabinie gorąco i ciężko, nie mówimy do siebie słowa... Nagle olśnienie! Ten mały lasek nie stoi tak jak wykazuje mapa!

— Jesteśmy w złym rejonie! — krzyczę do Jurka i równocześnie zwracam maszynę do miejsca, gdzie przemykaliśmy wśród ulewnego deszczu. Rzut oka na zegarek; dochodzi 20 minut szukania. Z zaciśniętymi mimowolnie szczękami dopycham manetkę gazu do oporu i patrzę, patrzę.

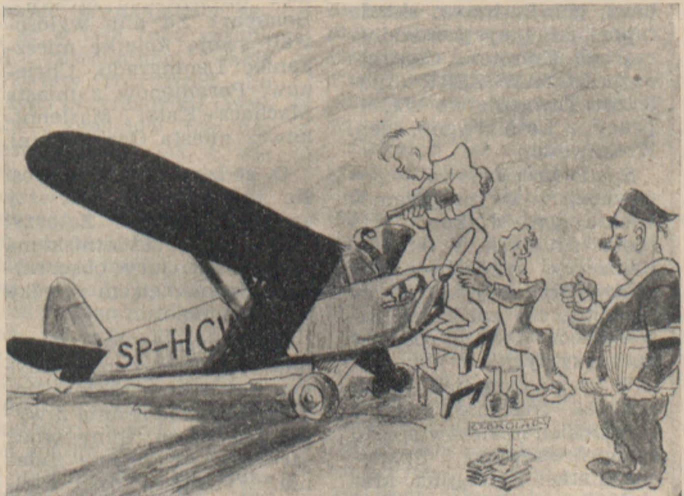
X KRAJOWYCH ZAWODÓW LOTNICZYCH

ZWYCIĘSTWO

Sekundy wzrastają w minuty, minuty w godziny, przeżywamy całą wieczność do chwili, w której na bizjerze odległego lasku z lewej spostrzegam coś błyszczącego. Samolot, czy kałuża? Mocniej niżby należało walę w plecy Jurka z ogromnej radości. Oszaleliśmy obaj. Śmiejemy się, śpiewamy, a wtłoczona w drzewa sylwetka samolotu rośnie w oczach tak samo, jak rosną nasze serca. Zakręt pod wiatr, radosna pik wprost na samolot i meldunek spada w ręce roześmianego instr. Szymańskiego, który stoi obok samolotu — lisa.

Teraz kurs i do Wrocławia. Na odnalezienie „lisa" straciliśmy 25 minut. Jest jasne, że do Wrocławia nie przylecimy w określonym czasie. Rezerwa na szukanie przewidywała 10 minut, jesteśmy więc spóźnieni w tej chwili o całych 15.

Ta tragiczna sytuacja nie psuje nam jednak zadowolenia z wykonanego zadania na przekór wszelkich złośliwości deszczu. Rozpoczynmy nową walkę. Każda minuta spóźnionego przylotu do Wrocławia, to strata 10% punktów zdobytych na trasie. Zmniejszyć więc opóźnienie do minimum, nadrobić stracony czas, to zadanie, któremu poświęcamy całą uwagę. Z trudem powstrzymuję odruch, który każe mi wydobyć z silnika maksymalne obroty. Przywołuję na pomoc cały swój rozsądek: nie zarzynaj silnika! Pozostaje tylko jedno — trzymać się „na milimetr" kursu i... gwizdać ulubione melodie, co wspaniale wpływa na uspokojenie.



...punktowana próba uzupełnienia paliwa...

Jurek, który niezmordowanie kręci swym „komplikatorem" pociesza mnie co jakiś czas:

— Nadrobiliśmy minutę!

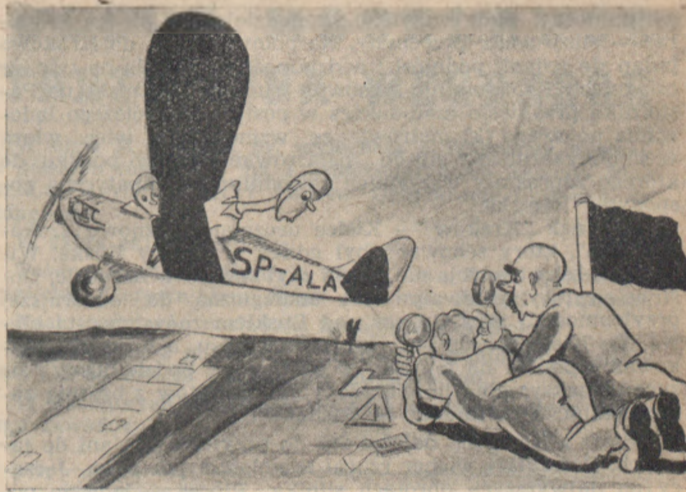
— Nadrobiliśmy sześć minut.

— Jeżeli utrzymamy obecną szybkość, to przylecimy z opóźnieniem pięciominutowym!

W tym miejscu (przyznaję się ze wstydem) nie wytrzymałem i „dla pewności" zwiększyłem trochę obroty. W rezultacie nad taśmą we Wrocławiu zameldowaliśmy się z opóźnieniem trzech tylko minut i to „przekroczenie planu" wprawiło mnie w jak najlepsze samopoczucie, tak bardzo potrzebne przy próbie polowego lądowania, które należało wykonać bezpośrednio po zameldowaniu się.

Odmierzający dobieg naszego lądowania komisarz sportowy pocieszył nas stwierdzeniem, że mamy najkrótszy z dotychczasowych, to też z prawdziwą radością ściskaliśmy sobie po chwili dłonie ze Stanisławskim, który lądował w parę minut po nas i usiadł co do metra na tym samym dobiegu.

Następny odcinek: Wrocław — Strzelin — Gliwice jest najprzyjemniejszy na trasie. Wspaniała widzialność pozwala sycić oko pięknym krajobrazem Karkonoszy, to też ani się spostrzegamy, jak przed nami wyłaniają się Gliwice. Punktowana tutaj pod względem czasu trwania i sprawności próba uzupełniania paliwa z własnego zapasu przynosi nam najlepszy wynik, a zadowolenie potęguje jeszcze tabliczka czekolady, którą gościnni gospodarze obdarowywują każdego zawodnika.



...lotnisko na Pasterniku przyniosło nam sukces w postaci najkrótszego lądowania polowego...

Wywołane tymi sympatycznymi bez wątpienia faktami jasne spojrzenie na świat ściemniało trochę, gdyśmy razem dolatując do Bielska stwierdzili pełne pokrycie, niski pułap i przelotne deszcze, którym towarzyszył silny i porywisty wiatr.

W trudnych dosyć warunkach samoloty wykonywały po trzy horyzontalne ósemki i lądowały bez dodawania gazu na punkt.

W tej ostatniej próbie soczewkowato-wypukłe lotnisko aleksandrowickie płatało nam figle, tak że wiele załóg, nie wyłączając naszej, przeciągało dobieg poza chorągiewkę. Niezadowolenie z siebie ginęło jednak szybko pod wpływem miłej atmosfery gościnności jaką stworzyli gospodarze lotniska i pod wpływem przyjaznych uśmiechów takich miłych znajomych, jak prof. Humen, kier. Dziurzyński, Mynarski, Góra, Adamski i inni czołowi lotnicy polscy, którzy nie kryli zadowolenia, że oto z powodzeniem próbują swych sił ich młodzi następcy.

Wieczorem odprawa uprzedziła nas o trudnych warunkach atmosferycznych, spodziewanych na dzień następny. W klasyfikacji załóg po pierwszym etapie trasy na czoło wysunęli się Stanisławski — Bachański (1 328 pkt.), Ślusarczyk—Lewandowski (1 275 pkt.) i my, ja z Jurkiem Kołodziejczykiem (1 197 pkt.).

W czasie wieczornej pogwarki, leżąc na łóżkach wygodnej sypialni, komentowaliśmy wrażenia minionego dnia. Uderzała wspaniała atmosfera koleżeństwa, która cechowała całe zresztą zawody. Jeden radził drugiemu, dzielił się wnioskami wyciągniętymi z własnego nie-lub-powodzenia, ci, którzy znali lotniska na dalszej trasie, wyłuszczali po raz nie wiadomo który ich położenie tym, którzy mieli lądować na nich po raz pierwszy.

Aleksandrowice opuszczaliśmy następnego rana w jak najgorszych warunkach pogodowych. Niski pułap, bardzo słaba

...zlatują się ostatnie załogi...



widzialność i nade wszystko beznadziejnie — jak na „Pipera" — silny wiatr przeciwny. Na połowie trasy do Krakowa pułap się jednak podniósł i widzialność poprawiła na tyle, że osiągnięcie Krakowa nie stanowiło trudności. Lotnisko na Pasterniku przyniosło nam sukces w postaci najkrótszego lądowania polowego (35 metrów), ze wzmocnioną więc wiarą w siebie zabraliśmy się do... pałaszowania sutego posiłku, do którego zapraszały wszystkich zawodników sympatyczne gospodynie lotniska.

Odcinek „Kraków — Kielce urozmaicało znowu szukanie „lisa", który schowany był gdzieś w okolicy Buska. Widocznie, żeby tradycja nie ginęła zbyt szybko w narodzie, złośliwe stratusy zgotowały nam analogiczną do wczorajszej przyjemności i przyjęły nas nad Buskiem znów rzesistą ulewą. Do Kielc dolecieliśmy z rezerwą czasu, a w próbie tankowania paliwa na lotnisku w Masłowie podzieliliśmy się znowu maksymalną ilością zdobytych punktów z bratnią załogą klubu: Stanisławski — Bachański.

Start z Kielc nie należał ani do przyjemnych, ani do łatwych. Rozszalały wicher rzucał samolotem jak piłką. Jęczący na najwyższych obrotach silnika „Piper", ledwie że potrafił oderwać się od ziemi, a już zupełnie nie chciał nabrać wysokości, potrzebnej do przeskoczenia pasma Łysogór, nad którym niepodzielnie władała deszczowa burza. Tonąc w strugach ulewy posuwaliśmy się w żółwim tępie nad nieprzyjaźnie najeżonymi lasami, górami, tracąc przytem z każdym kilometrem na wysokości, czemu nie potrafiła zapobiec nawet do oporu wepchnięta manetka gazu. Wśród potwornego rzucania wyglądaliśmy z niekłamanym utęsknieniem równiny i gdy ta wreszcie pokazała nam się zalana zbawiennym słońcem trudno było nie rozjaśnić twarzy szczerym uśmiechem zadowolenia. Widzialność więc już mieliśmy, pozostawał jeszcze do pokonania wiatr, którego siła przekraczała 60 km/godz. Do wyboru pozostawało albo lądować na trasie i uzupełniać paliwo, albo zejść nisko nad ziemię, gdzie wiatr traci na sile i próbować z posiadanym zapasem paliwa dopchnąć się do Warszawy. Wybraliśmy to drugie.

W okolicach Skarżyska Jurek dostrzegł daleko przed nami czarny punkcik samolotu. Po chwili zauważyliśmy drugi, bardziej z prawej i trzeci z lewej strony trasy. Leciały znacznie wyżej od nas, więc też stopniowo zaczęliśmy je dopędzać. Prawy zginął nam wkrótce, zbaczając wyraźnie z trasy, z czego domyśliliśmy się, że będzie w Radomiu uzupełniał benzynę, pozostałe dwa natomiast stawały się coraz większe i z każdą minutą byliśmy bliżej ich ogonów. Rozpoczął się wyścig już nie tylko z czasem, ale bezpośrednimi partnerami, wśród których rozpoznaliśmy załogę: Ślusarczyk — Lewandowski. Ponieważ startowali z Kielc na 10 minut przed nami, było jasne, że nasza taktyka lotu przyniosła nam dziesięciominutowy zysk na czasie. Doping znaczy wiele, przydusiłem więc „Pipera" jeszcze o parę metrów do ziemi i odległość pomiędzy nami, a rywalami zaczęła się powiększać, aż po przejściu Pilicy straciliśmy ich z oczu.

Widoczny już od Grójca, strzelisty maszt radiostacji raszyńskiej, był wspaniałym punktem orientacyjnym. Teraz nie było już zejścia z kursu, schodzimy więc jeszcze niżej i lecimy jeszcze szybciej. Coraz częstsze zwilżanie spieczonych gorączką warg jest widocznym objawem potęgującego się z każdą minutą podniecenia.

Ale oto już Wisła. Przeskakujemy wał miedzeszyński i meldujemy się nad taśmą. Według naszych zegarków mamy zaledwie trzy minuty opóźnienia. Uszczęśliwieni wynikiem nabieramy wysokości i wiążemy nad literą startową trzy ciasne ósemki, po czym zamykamy gaz i lądujemy na punkt.

Lewe kółko podwozia zatrzymuje się o trzy metry od chorągiewki. Jesteśmy już pewni, że w klasyfikacji ogólnej wyszliśmy na drugie miejsce.

Kiedy kołujemy pod hangar, nad taśmą melduje się samolot Ślusarczyka, a w kilkanaście minut potem radiatuje Stanisławski, siadając koncertowo na punkt, na samej chorągiewce.

Przed hangarem witają nas mechanicy klubowi. Ściskamy ich spracowane dłonie, wlewając w ten uścisk całą naszą wdzięczność za samolot, który nie zawiódł nadziei.

Zlatują się ostatnie załogi. Komisja sportowa oblicza wyniki. Wieczorem nastąpi ich ogłoszenie i wręczenie nagród zwycięzcom. X Krajowe Zawody są zakończone, ale trwają nadal zawody w doskonaleniu posiadanych już umiejętności pilotażowych, trwają nadal zawody w stałym podwyższaniu poziomu polskiego lotnictwa sportowego.

„Będziemy latać coraz lepiej, coraz wyżej i coraz dalej" — jak mówił na zakończeniu zawodów Sekretarz Generalny ARP.

TADEUSZ REJNIAK

WIELKIE ZAWODY SPADOCHRONIARZY NA LOTNISKU W TUSZYNO

16 sierpnia rozpoczęły się na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa w Tuszyno pod Moskwą zawody spadochroniarzy, którzy przybyli na miejsce ze wszystkich aeroklubów Związku Radzieckiego.

Punktualnie o 1 godzinie w południe ustawili się opaleni chłopcy i dziewczęta w błękitnych kombinezonach na zielonym polu lotniska. Prezes Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, gen. Smirnow, składa raport zastępcy przewodniczącego Komitetu Centralnego DOSAW ZSRR (Społeczne Towarzystwo Współpracy z Lotnictwem), gen. Wołkowowi.

Spadochroniarstwo — powiedział w swym przemówieniu gen. Wołkow — to sport śmiałych i silnych. Radzieccy spadochroniarze zdobyli rekordy, które są przedmiotem zazdrości zawodowców wielu państw burżuazyjnych.

W ciągu ostatnich 15 lat wzrosła znacznie rodzina radzieckich mistrzów sportu spadochronowego. Spadochroniarze: Romaniuk, Marinienkow, Syrcow, Bystrow i wielu innych posiada na swym koncie ponad 1 000 skoków. W czerwcu br. grupa spadochroniarzy Społecznego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem w składzie: Połosuchin, Władimirskaja, Korobow, Dorosiew, Iwanow, Kriwyj i Jerpiczew wykonała ze znakomitym wynikiem nocny skok ze spadochronem z wysokości 10 370 m, zdobywając nowy radziecki i światowy rekord.

Przemówienie zakończył mówca okrzykiem na cześć Generalissimusa Stalina. Przez pole zadźwięczało potężne „hurra" na cześć wielkiego Wodza i Nauczyciela narodu radzieckiego.

Następnie powitali uczestników zawodów przedstawiciel sekcji spadochronowej DOSAW ZSRR, A. Fatiejew, mistrz spadochroniarski ZSRR, W. Romaniuk, i inni.

Nad polem podnosi się flaga zawodów. Zaszczytne prawo podniesienia flagi otrzymują słynni mistrzowie sportu spadochronowego: Władimirskaja, Połosuchin, Romaniuk i Myznikow.

Po krótkiej przerwie rozpoczęło się losowanie. Spadochroniarze wyjmują po kolei numerki ze skórzanego hełmu. Pierwszeństwo wylosował mieszkaniec Moskwy, inż. Borodowski. Drugim skoczkiem został również mieszkaniec Moskwy, Bonapart. Za nim wylosowali swoją kolejkę mieszkaniec Leningradu, Chrienow, Paramonow z miasta Machacz - Kała, Maslennikow z miasta Gorki i inni.

O godzinie 18.02 wznosi się w powietrze pierwszy samolot PO-2. Zatoczył szeroki krąg nad lotniskiem. Członkowie jury obserwują z chronometrem w ręku ruchy samolotu.

W pierwszym dniu zawodów regulamin przewidywał pojedyncze skoki z dokładnością lądowania z wysokości 600 m. Silny wiatr utrudniał wykonanie zadania. Wymagane było wielkie mistrzostwo, ażeby wybrać odpowiedni moment do skoku i trafić w cel.

Bez przerwy wznoszą się w powietrze samoloty. Raz za razem pojawiają się pod nimi różnokolorowe spadochrony. Uczestnicy zawodów coraz dokładniej celują do wyznaczonego punktu. Sędziowie wkrótce ogłaszają, że Klimow z Mohylewa wylądował w odległości 89 m od chorągiewki. Stanowi to już doskonały wynik.

W czasie Wszechzwiązkowych zawodów, które trwały do 25 sierpnia, spadochroniarze zademonstrowali swój kunszt w grupowych skokach: marszem i strzelaniem po wylądowaniu oraz z dokładnością otwarcia spadochronu przy skokach z długotrwałym opóźnieniem.

Ustanowiono szereg nowych rekordów.

IKCZ.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Już w październiku!

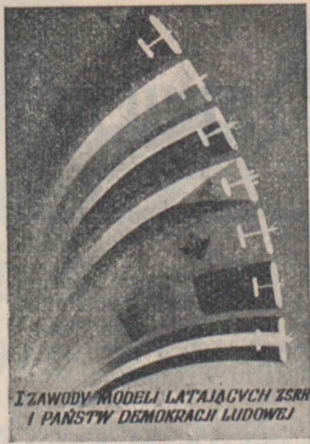
Drugie ogólnokrajowe zawody modeli na uwięzi odbędą się w dniu 16 października br. w Poznaniu. Mogę zawiadomić modelarzy, że w następnym numerze SiM-u podany zostanie dokładny regulamin tych zawodów. Już dzisiaj chcę zwrócić uwagę na jeden z punktów, który mówi, że do każdego zgłoszenia musi być dołączony dokładny plan modelu w skali 1 : 5 (!). Oczekując regulaminu radzę więc zabrać się do rysowania, czego na ostatnią chwilę nie warto zostawiać.

Znając poznaniaków sądzę, że w tym roku zafundują zawodnikom jakiś przyzwoity rozrusznik, bo bez tego przyrządziku przyjemność zawodów tak dla uczestniczących, jak i widzów, odpada. Kolego Pawlicki! Zróbcie rozrusznik ze starego silnika elektrycznego, a zaskarbic'e sobie wdzięczność modelarzy. Ciekawe powinny być zawody. Po roku czasu musimy mieć nowe rekordy. 109 i 147 km/godz., to już mało. Dla przykładu podam, że na ostatnich zawodach w Belgii w kategorii modeli z silnikiem spalinowym od 0 — 5 cm^3 pojemności, najlepsza szybkość wynosiła 171, 424 km/godz., a dla silników od 5 — 10 cm^3 — 204, 746 km/godz. Warto te wyniki zaatakować.

Mała sensacja.

Na tegorocznych zawodach o puchar Wakefielda, które odbyły się w Anglii, zwyciężył model zawodnika fińskiego Aarne Ellia. Po raz pierwszy od kilkunastu lat srebrny puchar zdobył zawodnik z poza trójkąta — Anglia, Ameryka, Francja, do których z reguły trafiał rokrocznie puchar. Czasy trzech lotów modelu fińskiego przedstawiają się następująco: 122 sek, 235 sek, 192.9 sek. Drugie miejsce zdobył Włoch, a trzecie Amerykanin. Na przyszły rok Finowie, jako posiadacze pucharu, muszą urządzić u siebie międzynarodowe zawody Wakefielda.

Obserwator.



POLSCY MODELARZE STARTUJĄ NA WĘGRZECH

W dniu 31 sierpnia br. wyjechała z Warszawy delegacja polskich modelarzy na I Międzynarodowe Zawody Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowej do Budapesztu.

W skład ekipy wchodzą:

Teodor Karaban, Henryk Zawal, Jan Bury i Zdzisław Gryglicki. Kierownikiem ekipy jest mjr. Alfred Windholz.

Nasi modelarze posiadają następujące modele:

3 szybowce, 4 gumówki, 1 hydroplan-gumówka, 3 silnikowe i 2 na uwięzi z silnikami odrzutowymi.

W następnych numerach podamy sprawozdanie z przebiegu zawodów.

SIM NA OKĘCIU

Plakat tegorocznego Święta Lotnictwa przypominał miłośnikom lotnictwa pierwsze numery „Skrzydlatej Polski" sprzed pięciu lat. Na niebieskim tle zwinna sylwetka myśliwca. Symbol szybkości, z jaką odbudowuje się nasze lotnictwo.

* * *

W dniu 3 września nad dachami warszawskich domów latał srebrny Li-2. W samolocie — przodownicy pracy, wuzecIarze—aby mogli popatrzeć na odbudowującą się Stolicę.

Dziesięć lat temu nad tymi samymi dachami stolicy latały hitlerowskie maszyny. Z radością obserwowali mieszkańcy Warszawy samoloty LOT-u i trenujące przed Świętem szybowce.

— To nasi kochani lotnicy — mówili wszyscy.

* * *

— Po raz pierwszy na Święcie Lotnictwa oglądaliśmy nowe mundury wojsk lotniczych. Prezentują się doskonale. Dystynkcje znajdują się na rękawach, podobnie jak w „marynarce" i utrzymane są w złotym kolorze. Również orzeł na czapce jest otoczony wieńcem, a nie jak uprzednio skrzydłami husarskimi.

* * *

Punktualność, z jaką rozpoczęły się pokazy, wprawiła w zdumienie cywilnych widzów. Lotnicy zdają sobie sprawę z wartości ułamków sekundy. Bo co by się stało, gdyby ktoś z trójki Ut-2, kręcący zespołową pętlę, spóźnił się o sekundę. Maszyny leciały jak po drucie...

* * *

Po raz pierwszy demonstrowano nowoczesny szturmowiec z rodziny „Iłów". Jak piorun nurkował, by tuż nad ziemią wyrwać — i momentalnie zniknąć na tle nieba. Tu pokazano szybkość równą myśliwcowi, mimo że maszyna szturmowa jest o wiele cięższa.

* * *

Nie tylko fachowcy, ale i przeciętni widzowie byli zachwyceni technicznie wspaniałym skokiem spadochronowym z około 20-sekundowym opóźnieniem. Podczas wolnego lotu skoczka widać było wyraźnie z jaką wprawą manewrował on swoim ciałem po wyjściu z kilkukrotnego koziołkowania. Wielu widzów dziwiło się również „dziwnej" czaszy spadochronu, która posiadała obrys kwadratowy.

* * *

Ponieważ lotnicy żyją w wiecznej przyjaźni z meteorologami, umówiono się, jak co roku, że pogoda musi być „murowana". Okoliczność tę wykorzystali organizatorzy biegu kolarskiego Tour de Pologne i również urządzili w dniu 4 września zakończenie wyścigu. Pogoda była naprawdę lipcowa.

* * *

Lotnictwo wojskowe pokazało w tym roku wysoką klasę wyszkolenia pilotażowego, ale i lotnictwo sportowe nie pozostało w tyle. Akrobacja plecowa (pętla z lotu plecowego), którą demonstrowano na „Zuchu", mogła zadowolić najbardziej wybrednych.

* * *

Modelarzy było niewielu, ginęli po prostu w trawie ze swoimi modelami. Pomimo to znawcy bardzo pochlebnie wyrażali się o lotach bezogonowca instruktora Lecha Komudy. Jedyny model silnikowy wzbudzał podziw szybkim wznoszeniem. Model należał do instr. Niestoja, który specjalnie z Kielc przyjechał demonstrować model rekordowy.

Dziwne się wydawało mojej koleżance, Basi, że w Warszawie nie ma modelarzy, którzy budują modele silnikowe. Dopiero po moim wyjaśnieniu, że ci co je budują wyjechali na zawody międzynarodowe na Węgry, uspokoiła się.

* * *

Gdy na dużej wysokości nadleciał nad lotnisko „Pegaz", wszyscy myśleli, że to myśliwiec, szczególnie gdy zaczął kręcić akrobację i polski silnik „Gad" wył na pełnych obrotach.

Paweł Elsztein, ppor.

AEROKLUBY MELDUJĄ

Aeroklub Białostocki w miesiącu sierpniu wykonał 266% miesięcznego planu lotów szybowcowych. Tym samym Aeroklub Białostocki wykonał swe zobowiązanie na Święto Lotnictwa do dnia 31 sierpnia, w którym osiągnął wykonanie 120% planu rocznego.

Aeroklub Bielsko-Bialski wykonał w dniu 26 sierpnia br. 200% planu godzin lotów szybowcowych na miesiąc sierpień. Jednocześnie Aeroklub Bielsko - Bialski wykonał 120% planu rocznego, wypełniając tym samym zobowiązanie na dzień Święta Lotnictwa.

TYLKO 25 zł

Plany modeli redukcyjnych ukazały się już w sprzedaży. Cena jednego egzemplarza 25 zł. Zamawiać w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej, Warszawa, Krak. Przedm. 11.

Do tej pory wydrukowano osiem planów, dalsze w opracowaniu.

ZSRR

Znany radziecki konstruktor S. Ławoczkin skonstruował ostatnio nowy typ samolotu. Jest nim ŁA-11, jednosilnikowy samolot wojskowy, zaopatrzony w silnik tłokowy o mocy 2 500 KM, którego szybkość maksymalna wynosi 750—800 km/godz. Wyposażeniem jak i opracowaniem konstrukcyjnym ŁA-11 przewyższa znacznie wszystkie najnowsze angielskie i amerykańskie maszyny tego typu. Łowoczkin jest konstruktorem znanych nam z czasu ostatniej wojny samolotów LAGG-1 i LAGG-3, które skonstruował wspólnie z Gorbunowem i Gudkowem. Dalsze jego konstrukcje to ŁA-5, ŁA-7 i ŁA-9.

Studentki Moskiewskiego Instytutu Lotniczego reprezentowały Związek Radziecki w siatkówce na X Akademickich Mistrzostwach Świata w Budapeszcie, odbytych w ramach Festiwalu Młodzieży Demokratycznej, gdzie zajęły pierwsze miejsce, bijąc reprezentację Czechosłowacji, Francji i Polski.

Na czterech samolotach w specjalnych skrzyniach, zaopatrzonych w siatki, wysłane zostały z Chabarowska (Daleki Wschód) pszczoły z przeznaczeniem dla pasiek syberyjskich. Niezwykłe „podróżniczki" przybyły szczęśliwie do nowego miejsca zamieszkania.

CZECHOSŁOWACJA

„Vitezna kridla" — taki jest tytuł krótkometrażowego filmu lotniczego, który wkrótce wejdzie na ekrany kin w Czechosłowacji. Film obrazuje rozwój lotnictwa sportowego w okresie powojennym począwszy od modelarstwa przez szybownictwo do lotnictwa silnikowego.

Osiągnięcia komunikacji lotniczej w Czechosłowacji w roku 1953 (tj. w ostatnim roku planu pięcioletniego) w stosunku do roku 1948 zwiększą się o 120%. Ilość wylatanych kilometrów wyrażać się będzie w 1953 roku w cyfrach 13,6 mil. Pierwszy pięcioletni plan gospodarczy jest ważnym etapem rozwoju Czechosłowackiej Republiki Ludowej w drodze do socjalizmu.

POCZTA LOTNICZA

Zdzisław Olek — Namysłów — Szkolenie radzimy prowadzić bez przerw, bo w roku 1950 będzie za późno. O akrobacji napisze wkrótce „Skrzydlata Polska".

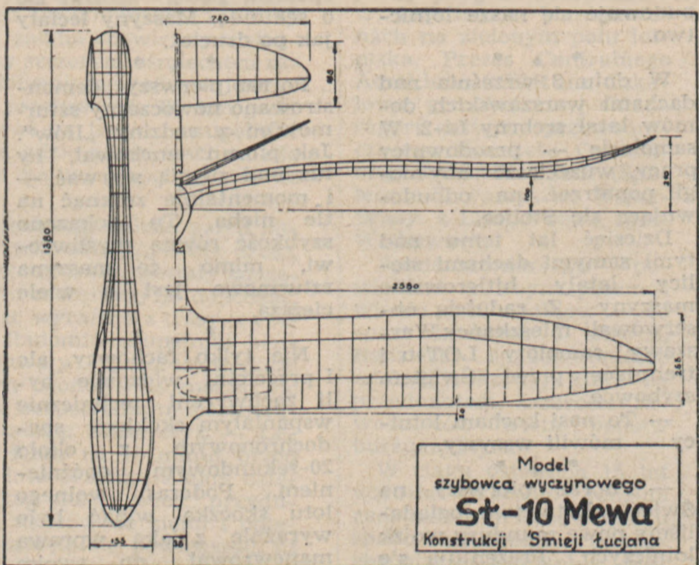
Tadeusz Górski — Warszawa — Projekt Wasz wydania książki o powojennych naszych konstrukcjach samolotów dobry. Na tegoroczne Święto lotnictwa ukazała się ilustrowana książeczka p.t. „Nasze Lotnictwo". Wyd. WPW. Cena 70 zł. Zamawiać można w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej, Warszawa, Krak. Przedm. 11.

Weryk Radosław — Świecie. — Niestety, kolega Wasz nie jest tym, którego zdjęcie było w SiM-ie. Nie ma go również w OSL-u.

Wiesław Fuglewicz — Wrocław — Przysyłajcie książki. Wymienimy.

Mieczysław Ratajczyk — Poznań i — „Prenumerator". Przyjęcia do korpusów kadetów KBW są już zamknięte.

CO BUDUJĄ MODELARZE?



SZYBOWIEC SŁ-10—„MEWA" KONSTR. ŁUCJAN ŚMIEJA — RYBNIK

Model brał udział w wojewódzkich zawodach modelarskich dnia 16. 6. 49 r. w Katowicach i został wyróżniony za bardzo dobre wyniki lotu. Po osiągnięciu około 2 000 m wysokości model zniknął w cumulusie. Czas lotu — 8,8 min. do chwili zniknięcia modelu z pola widzenia. Komisja sędziowska uznała lot ten za krajowy rekord wysokości. (Model był zgłoszony do rekordu).

Dane techniczne SŁ-10

Rozpiętość modelu — 2 580 mm; długość modelu — 1 380 mm; całkowita powierzchnia nośna 60 dcm^2; ciężar modelu — 900 gr; obciążenie jednostkowe — 15 gr/dcm^2; przekrój kadłuba — 0,73 dcm^2; profil skrzydła — Gött 549; profil statecznika — Gött 309 m (symetryczny — 12%).

Na zdjęciu na okładce:

Prezydent RP, Bolesław Bierut, gratuluje dowódcy grupy spadochroniarzy, kpt. Litwińskiemu, po udanym pokazie skoków na Święcie Lotnictwa w Warszawie.

Foto: Millak — WAF

WĘGRY

W Budapeszcie podpisana została węgiersko - bułgarska umowa lotnicza, która przewiduje ścisłą współpracę na odcinku komunikacji lotniczej obu krajów pomiędzy węgierskim towarzystwem MASZOVLET i bułgarskim BVS.

FRANCJA

Nowy rekord wysokości w kategorii lekkich samolotów ustanowił francuski pilot Rene Leduc na samolocie własnej konstrukcji R.L.-16 wynikiem 7 700 m. Poprzedni rekord w tej kategorii ustanowiony w 1939 r. przez Niemca Ziesa na samolocie Siebel Si-202 wynosił 7 043 m. Samolot R.L.-16 jest dolnopłatem o mocy silnika 50 KM.

12 400 robotników przemysłu lotniczego zwolniono w ciągu ostatnich dwóch miesięcy z fabryk francuskich towarzystw lotniczych CNECMA, SNCASO i SNCAN (Narodowe Towarzystwa Przemysłu Lotniczego), znajdujących się w różnych miastach Francji. Według oświadczenia Ministerstwa Pracy nie ma obecnie możności zatrudnienia tych zwolnionych robotników w przedsiębiorstwach innych gałęzi przemysłu. Wzrost bezrobocia we Francji zatacza coraz szersze kręgi. Jeszcze jeden widomy skutek osławionego „planu Marshalla".

ANGLIA

W Anglii pilot P. Wills ustanowił nowy krajowy rekord szybowcowy w przelocie otwartym wynikiem 370,15 km. Rekord ustanowiony został na szybowcu Weihe G-ALKG; przeciętna wysokość w locie wynosiła 1-711 m. Rekord świata w tej kategorii należy do Klepikowej (ZSRR) i wynosi 749,203 km. Rekord Polski T. Góry wynosi 577,9 km.

GRECJA

Nawet samoloty „amerykańskie" nie pomogły monarcho - faszystom w Grecji na froncie Prespa, gdzie, mimo wściekłych ataków wspartych przez samochody pancerne, artylerię i lotnictwo, jednostki Greckiej Armii Demokratycznej trwale utrzymują swe pozycje.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1471 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-84103

Cena 15 zł